

نگاهی به بیمه‌های مهندسی و دلایل عدم توسعه آن در کشور

عبدالله آستین، رئیس گروه پژوهشی بیمه‌های اموال و مسئولیت، پژوهشکده بیمه احسان جلالی لواسانی، پژوهشگر پژوهشکده بیمه

مقدمه

رشد و توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی و دستیابی به اهداف تعیین شده در سند چشم انداز بیست ساله کشور نیازمند حمایت و تامین همه جانبه برای تداوم، توسعه و حفظ سرمایه‌های ملی است. بیمه یکی از مهم‌ترین ابزارهای توسعه است که انکا به آن در بخشهای مختلف تجاری، خدماتی و اقتصادی اجتناب ناپذیر است. فرد یا سازمانی را نمی‌توان یافت که بدون از مخاطره باشد. همواره خطراتی وجود دارند که موجودیت فرد یا سازمان را تهدید می‌کنند برای جلوگیری از اثرات نامطلوب ناشی از وجود ریسک، تامین امنیت خاطر و آرامش برای انجام فعالیتهای اقتصادی ضروری است و این نقشی است که "بیمه" به انجام می‌رساند.

در میان انواع مختلف فعالیتهای بیمه‌ای بیمه مهندسی، نقش و اهمیت ویژه‌ای

عدم رشد و توسعه این رشته بیمه‌ای را با اتکا به مطالعات و تحقیقات انجام شده مرور می‌کنیم.

عناصر و اجزای قرارداد بیمه مهندسی

الف: عناصر قرارداد

بطور کلی در هر نوع قراردادی با واژگان متفاوتی برخورد می‌نمائیم که تعریف و آشنائی با آنها در شناخت قرارداد مهم است. در بیمه‌های مهندسی یک طرف قرارداد، بیمه‌گر (که همواره شرکتهای بیمه‌ای شناخته شده می‌باشند) است و طرف دیگر، بیمه‌گذاران هستند که از طیف گسترده‌ای تشکیل شده‌اند.

در بیمه تمام‌خطر مقاطعه‌کاران، بیمه‌گذاران افراد ذیل را تشکیل می‌دهند:

۱- کارفرما یا مدیر اصلی: کسی است که نه تنها ساخت یا محل پروژه را مورد بررسی

در گسترش فعالیت عمرانی و صنعتی در کشور دارد. بیمه‌های مهندسی از نظر تنوع و فراگیری بی‌نظیر است به گونه‌ای که از جدول‌بندی کنار خیابانها و آسفالت آنها تا اتوبانها، پلهای کوچک و بزرگ، ساخت انواع سدها، تونلها، ساخت مدرسه‌ها، دانشگاهها، حفر چاه، ساخت عظیم‌ترین شبکه‌های فاضلاب، ساخت یک منزل مسکونی معمولی یا مرتفع‌ترین برجها، ساخت استادیوم‌های ورزشی، نصب ماشین‌آلات یک کارگاه کوچک تا نصب بزرگترین کارخانجات تولیدی، همچنین ماشین‌آلات مورد استفاده پیمانکاران همانند لودر، بولدزر، انواع جرثقیلها، لوازم و تجهیزات الکترونیکی ... همه و همه می‌توانند تحت پوشش بیمه مهندسی قرار گرفته و خسارت وارده به آنها از طریق بیمه‌گر جبران شود. در این مقاله ضمن نگاهی گذرا به بیمه‌های مهندسی و معرفی آن وضعیت این رشته بیمه‌ای را با توجه به آمارهای موجود بررسی و در نهایت دلایل

قرار می‌دهد بلکه اغلب اوقات در مرحله طراحی، وظیفه برنامه‌ریزی، طبقه‌بندی وظایف و تدارک مصالح ساختمانی به عهده اوست.

۲- مشاوران حرفه‌ای: در حقیقت در اشکال مختلف مانند مهندسان و تکنسینهای طراح و برنامه‌ریز و گاه نماینده کارفرما در اجرا و طراحی پروژه می‌باشند، مقاطعه کاران اصلی که به استخدام کارفرما در می‌آیند مسئولیت کل مراحل ساخت از پیشنهاد مناقصه تا بستن قرارداد با دیگر شرکتها و کارهای تکمیلی بر عهده آنان است.

۳- شرکتهای ساختمانی: این شرکتها می‌توانند مسئولیت کل کار را بعهده بگیرند، پیمانکاران مشترک از شرکتهایی تشکیل شده‌اند (خواه داوطلب، خواه به خواست کارفرما) که کارشان استخدام کارگر و اجاره ماشین‌آلات برای شرکت مادر در طی مراحل اجرای پروژه است. همچنین مقاطعه‌کاران فرعی و متخصصان حرفه‌ای می‌توانند بعنوان بیمه‌گذار در بیمه‌های مهندسی ایفای نقش نمایند. واژه دیگری که در این قسمت توجه به آن لازم می‌باشد شناسائی مورد بیمه است که به بررسی آن می‌پردازیم.

ب : مورد بیمه

در بیمه‌های مهندسی مورد بیمه می‌تواند سازه‌های موقتی که همواره سازه‌های کمکی دیگری در کنار آن بکارگرفته می‌شوند و خود احتیاج به سوار و پیاده کردن دارند مانند قطعات داربستها، قابها و لوازم قالب‌بندی پله‌ها، دستگاههای بتون ساز و بطور کلی اجزائی که مستقیماً با کارهای ساختمانی پیوند ندارند ولی لازمه کارهای ساختمانی هستند (مانند کارگاهها، انبارها، اتاقکها و....) را شامل شود.

علاوه بر این تجهیزات، ماشین‌آلات ساختمانی، اموال و ساختمانهای پیرامون (مجاور) و در حین تجدید بنا و بازسازی (برای مثال، کارخانه‌ای توسعه پیدا کند یا ساختمانی بازسازی گردد) حتی ساختمانهای پیرامونی که ممکن است در طول کارهای ساختمانی آسیب ببینند با درخواست بیمه‌گذار می‌تواند تحت پوشش بیمه قرار گیرند، بیمه‌نامه تمام خطر مهندسی را می‌توان برای کلیه پروژه‌های راهسازی و ساختمانی منعقد نمود، لذا موضوعات مورد بیمه بسیار متنوع بوده و از جمله می‌توان موارد زیر را نام برد:

۲- لوازم و تجهیزات ساختمانی : "E.P.C" منظور کلیه وسایل و تاسیسات رفاهی کارگران، انبارهای سر پوشیده، دستگاههای مرکزی بتون سازی و آسفالت‌سازی، داربستها، قالبها و غیره می‌باشد.

۳- ماشین‌آلات ساختمانی "M.C" : عبارتند از ماشین‌آلات خاکبرداری، جریقیلیها و امثال آن وسایلی که مجاز به تردد در جاده‌های عمومی نمی‌باشند. ضمن آنکه ماشین‌آلات ساختمانی اگر متعلق به خود پیمانکار باشد یا توسط وی اجاره شده باشد تفاوتی ندارد.

۴- هزینه‌های مربوط به جمع‌آوری ضایعات: منظور هزینه‌های مربوط به پاکسازی محل اجرای پروژه از ضایعاتی است که بر اثر وقوع یک خسارت قابل جبران تحت بیمه‌نامه تمام خطر مهندسی بوجود آمده است. از آنجاکه بعد از وقوع خسارت، هزینه‌های اضافی در خور توجهی در زمینه پاکسازی محیط زیست شامل هزینه تخریب و انتقال ضایعات، خرده‌ریزه‌ها، قسمتهای بلا استفاده و ... ایجاد می‌شود این هزینه‌ها تحت پوشش بیمه‌گر قرار می‌گیرند.

۵- مسئولیت مدنی در قبال شخص ثالث: عبارتست از مسئولیت قانونی ناشی از خسارات مادی و صدمات جسمانی وارد

ساختمانهای مسکونی و اداری، بیمارستانها، مدارس، دانشگاهها، تئاترها، کارخانجات و سیلوها تاسیسات راه و راه آهن، فرودگاهها، پلها، سدها، تونلها، سیستمهای زهکشی و آبرسانی، کانالها

ج : حدود بیمه‌ای

۱- کارهای مورد مقاطعه : منظور کلیه عملیاتی است که با توجه به مفاد قرارداد مقاطعه کار اصلی یا مقاطعه‌کاران فرعی ملزم به انجام آنها می‌باشند، از جمله انجام کارهای مقدماتی در محل اجرای پروژه (خاکبرداری، کار تسطیح و ترازبندی) ، تاسیسات موقت (مانند راههای انحرافی و سدهای حفاظتی) ، همچنین استفاده از کلیه مصالحی که در محل اجرای پروژه گردآوری شده و می‌باید در ساخت بنا بکار روند. سوارکردن یا نصب ماشین‌آلات. لوازم و سازه‌های فلزی نیز ممکن است مشمول بیمه‌نامه تمام خطر قرار گیرند، مشروط بر آنکه ارزش آنها به انضمام هزینه‌های نصب، کمتر از ۵۰ درصد مبلغ بیمه شده باشد. در این رابطه سه حالت پدید می‌آید :

حالت اول - ارزش اشیاء مورد نصب کمتر یا مساوی ۲۰ درصد مبلغ بیمه شده باشد، در اینجا عملیات نصب بوسیله بیمه‌نامه تمام خطر مهندسی و با نرخهای این بیمه‌نامه تحت پوشش قرار می‌گیرد. حالت دوم.

ساختمان دو روش وجود دارد که این دو اصولا با هم فرق دارند و هر یک معایب و محاسن خاص خود را دارند و عبارتند از: (نوری، ۱۳۷۷)

الف) روش زمانی

در روش زمانی نرخ حق بیمه به دو بخش جداگانه تقسیم می‌شود، یکی نرخهای وابسته به زمان کار و یکی نرخهای وابسته به اصل کار. در این روش حق بیمه پروژه‌ها، طبق نوع کاربردشان طبقه‌بندی شده و هنگامی که زمان طبیعی ساخت بنا به عللی طولانی‌تر می‌شود حق بیمه اضافی دیگری را باید اعمال کرد. بزرگترین حسن این روش سادگی و جداگانه حساب کردن نرخ خطرهای طبیعی است و عیب آن طبقه‌بندی متحدالشکل انواع معین ساختمانهاست.

ب) روش تفکیکی

در روش تفکیکی بر خلاف روش زمانی، مسیر حرکت پروژه‌های در دست اجرا را به قسمتهای مجزا تقسیم و مبلغ بیمه از جمله هزینه این قسمتهای مجزا محاسبه می‌شوند. این بخش‌های مجزا برای مثال عبارتند از کار روی زمین، شمع‌کوبی، پائین آوردن سطح آبهای زیر زمینی و... حسن این روش آن است که همه فعالیتها (از بی خطر تا پر خطر) با توجه به سهم آنها از مبلغ کل براحتی سنجیده شده و قابل محاسبه‌اند و از معایب این روش آن است که اگر قرارداد ساختمانی هنوز کامل نشده باشد یا برنده مناقصه در دسترس نباشد مبالغی وجود دارد که مورد بررسی قرار نگرفته باشد به همین دلیل توصیه می‌شود بیمه‌گر در این روش، نخست حق بیمه موقت معین کند که این روش معمول است.

انواع بیمه‌های مهندسی

استثنائات مربوط به خسارتهای مادی، ماشین‌آلات ساختمانی یا مسنولیت شخص ثالث می‌باشد که عمدتاً با خطرهای سروکار دارند که بیمه‌گر یا نمی‌تواند یا نمی‌خواهد آنها را در این بیمه‌نامه به عهده‌گیرد که این اقدام معمولاً در بیمه‌نامه‌های مقاطعه‌کاران بصورت استثنائات خاص مطرح و عبارتند از:

الف - خسارتهای تبعی^۱ از هر نوع آن مانند: عدم استفاده موقت، افزایش هزینه کار، جریمه‌های قرارداد، ابطال قرارداد، عدم دریافت اجاره یا توقف تولید ناشی از وقوع خسارت مادی

ب - وسایل نقلیه هوایی یا آبی و همچنین وسایل نقلیه موتوری برای تردد در جاده‌ها
ج - گهنگی و فرسودگی، خوردگی یا فساد تدریجی

د - هنگامیکه ماشین‌آلات و تجهیزات ساختمانی مطرح هستند شکست مکانیکی یا الکترونیکی و همچنین انفجار عموماً استثناء هستند

ه - استثناء خسارتهای ناشی از طرح یا خسارتهای پیرامون آن یا ساخت معیوب دستگاهها بسیار مهم است و احتیاج به بازرسی‌های دقیق و مورد به مورد دارد. طبق اصول، خرابی یا خسارتهای ناشی از برنامه‌های غلط و اشتباهی عموماً استثناء هستند. اما تحت شرایطی هزینه‌های تجدید یا تعمیر و اصلاح کارهای معیوب و ناقص را می‌توان جبران کرد "برگرداندن به حالت اولیه"^۲.

محاسبه حق بیمه در بیمه‌های

مهندسی

محاسبه حق بیمه در هر یک از انواع بیمه‌نامه‌های مهندسی به حالت خاصی است لذا محاسبه حق بیمه را در مورد بیمه‌نامه‌های تمام خطر مقاطعه‌کاران بررسی می‌نمائیم:

هنگام محاسبه حق بیمه برای بنای یک

به اشخاص ثالث که در نتیجه انجام کارهای مورد مقاطعه در محدوده اجرای عملیات ساختمانی یا در مجاورت آن بوقوع پیوند لازم به ذکر است که اشخاص ثالث علی‌الاصول اشخاصی هستند که هیچگونه ارتباطی با عملیات ساختمانی ندارند، لذا کارمندان و کارگران بیمه‌گذار که در ارتباط با پروژه ساختمانی باشند اشخاص ثالث تلقی نشده و بیمه‌گر غرامت ادعا شده از جانب آنان را جبران نخواهد نمود.

۶- اموال مجاور: اموالی که در محل اجرای پروژه واقع شده‌اند، همچنین اموالی که محل اجرای پروژه را احاطه نموده‌اند مشروط بر آنکه متعلق به بیمه‌گذار بوده یا تحت مراقبت یا در امانت و یا در اختیار وی باشند بعنوان اموال مجاور محسوب می‌گردند.

بطور کلی در بیمه‌نامه‌های مهندسی تمام خطر، بیمه‌گذاران در مقابل هر گونه خسارت اتفاقی و غیر قابل پیش‌بینی پوشش دارند مگر آنکه خسارت به عللی باشد که بیمه‌گر صریحاً استثناء کرده باشد.

د: استثنائات قرارداد

۱- استثنائات عمومی: این استثناء در خصوص مخاطراتی است که بیمه‌گر از ارزیابی آنها ناتوان است یا مخاطراتی هستند که اصولاً بیمه‌پذیر نیستند و در همه بیمه‌نامه‌ها استثناء شده‌اند. طبق قاعده، خسارتهای یا زیان‌های وارده ناشی از حوادث زیر استثناء می‌شوند. (نوری ۱۳۷۷)

الف) جنگ، هجوم و تاخت و تاز، جنگهای داخلی و غیره

ب) واکنش‌های هسته‌ای و آلودگی‌های ناشی از پخش رادیو اکتیو در محیط

ج) اعمال عمدی یا اهمال کاری^۲ عمدی بیمه‌گذاران یا نمایندگان رسمی آنها

۲) استثنائات خاص: این گروه از

بیمه‌های مهندسی عموماً در دو نوع پوشش کلی ارائه می‌گردد:

الف: پوشش برای خسارت‌های مادی انواع بیمه‌نامه‌های مهندسی را بر اساس خسارت‌های مادی به شرح ذیل می‌توان تقسیم نمود:

- ۱- بیمه تمام خطر پیمانکاران
- ۲- بیمه تمام خطر نصب
- ۳- بیمه ماشین‌آلات
- ۴- بیمه تجهیزات الکترونیکی
- ۵- بیمه ماشین‌آلات ساختمانی
- ۶- بیمه ریسک‌های تکمیل شده ساختمانی
- ۷- بیمه بویلر و مخازن تحت فشار
- ۸- بیمه تمام خطر کامپیوتر *

ب: پوشش برای زیانهای تبعی که خود بر دو نوع است

۱- زیانهای مادی (همانند بیمه فساد کالا در سردخانه)

۲- زیانهای اقتصادی (همانند بیمه عدم‌النفع ماشین‌آلات)

بیمه‌های مهندسی از نظر زمان و مدت پوشش بیمه‌نامه نیز به دو گروه تقسیم می‌شود:

۱- بیمه‌نامه‌هایی که از لحظه فروش تا خاتمه دارای پوشش بیمه‌ای هستند شامل پوشش تمام خطر نصب و تمام خطر پیمانکاران

۲- بیمه‌نامه‌هایی که پوشش بیمه‌ای را پس از ساخت و با شروع استفاده و بهره‌برداری از مورد بیمه ارائه می‌نمایند (پوشش سالیانه) شامل سایر انواع بیمه‌های مهندسی من جمله بیمه تمام خطر مقاطعه‌کاران "CAR"، بیمه ماشین‌آلات، بیمه تمام خطر کامپیوتر "COMP"، بیمه ماشین‌آلات ساختمانی، بیمه بویلر و مخازن تحت فشار، بیمه ریسک‌های تکمیل شده ساختمانی "CECR".

بررسی روند بیمه‌های مهندسی

۱- حق بیمه و خسارت

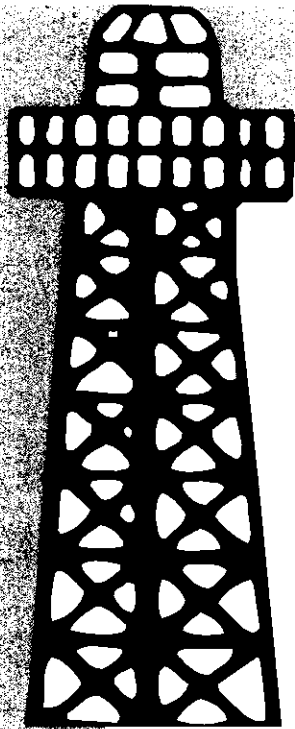
در جدول و نمودار شماره (۱) عملکرد رشته بیمه مهندسی طی دوره ۷۳ الی ۸۳ بطور کلی نشان داده شده است. حق بیمه صادره رشته مهندسی در این جدول بالاترین نرخ رشد را در سال ۱۳۸۱ بخود اختصاص داده است و بالغ بر ۰۱/۲۷۵ درصد افزایش را نشان می‌دهد و بیشترین کاهش را در سال ۱۳۸۲ شاهد می‌باشیم که نرخ رشد حق بیمه صادره به میزان ۱۸/۷۱ - درصد بوده است.

در سطر دوم جدول میزان خسارت پرداختی رشته بیمه مهندسی آمده است که در طی دوره مورد بررسی میزان خسارت پرداختی از ۵ میلیارد ریال در سال ۷۳ با ۹۰٪ افزایش به ۴۹ میلیارد ریال در سال ۱۳۸۳ رسیده است یعنی بطور متوسط خسارات پرداختی سالانه ۹٪ افزایش داشته است و روند خسارت پرداختی در طول دوره مورد بررسی روبه افزایش بوده است.

- 1 - Invasion
- 2 - Negligence
- 3 - Extra expense policy
- 4 - Reinstatement

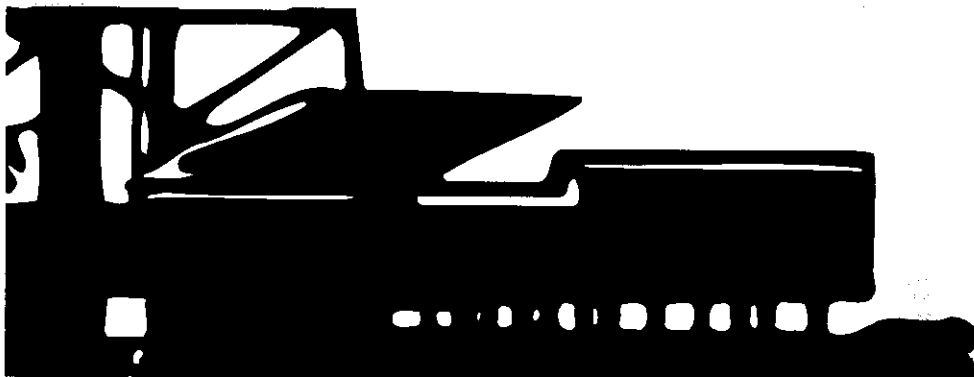
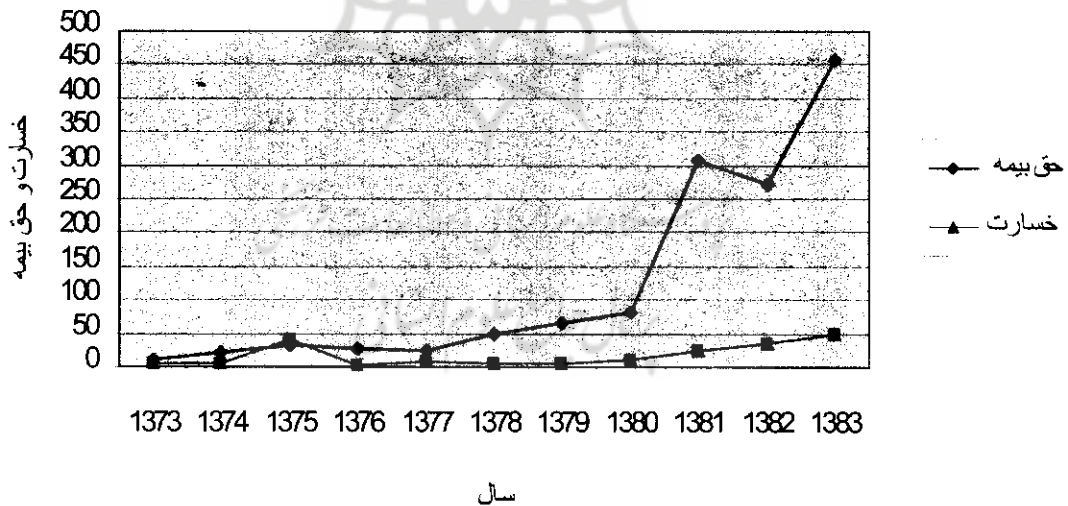
حق بیمه و میزان خسارت پرداختی در رشته مهندسی طی سالهای ۷۳ الی ۸۳ (میلیارد ریال)											
سال	۱۳۷۳	۱۳۷۴	۱۳۷۵	۱۳۷۶	۱۳۷۷	۱۳۷۸	۱۳۷۹	۱۳۸۰	۱۳۸۱	۱۳۸۲	۱۳۸۳
حق بیمه	۹/۶	۲۰/۶	۳۲/۱	۲۷/۳	۲۴/۱	۴۸/۵	۶۴/۹	۸۱/۰۶	۳۰۶/۱	۲۷۱/۵	۴۵۸
خسارت پرداختی	۵	۴/۳	۴۰/۱	۲/۲۳۶	۸/۷۷	۶/۷	۶/۱	۱۰/۵	۲۴/۹	۳۴/۶	۴۹

جدول (۱): منبع گزارش آماری بیمه مرکزی ایران



توجه به نمودار حاصل از داده‌های جدول (۱) نیز بیانگر این روند و افزایش قابل توجه میزان خسارت پرداختی به ویژه طی سالهای ۸۰-۸۳ نسبت به سالهای قبل از آن می‌باشد که البته در طی همین دوران حق بیمه نیز رشد سریعتری را داشته است و فاصله میان حق بیمه دریافتی و خسارت پرداختی افزایش یافته است.

نمودار (۱) حق بیمه و خسارت (بیمه‌مهندسی طی سالهای ۷۳ الی ۸۳)



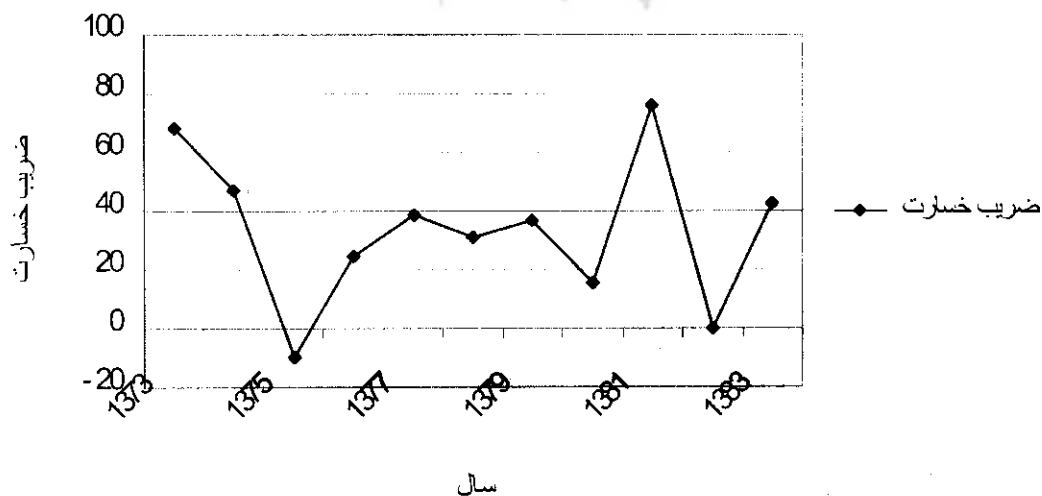
۲- ضریب خسارت

در جدول و نمودار (۲) آمار ارائه شده در خصوص ضریب خسارت درج شده است. همانطور که مشاهده می شود در سال ۱۳۸۲ بدلیل بزرگی خسارتهای معوق ابتدای سال خسارت واقع شده رشته مهندسی منفی شده است در نتیجه ضریب خسارت این رشته بی معنا بوده و قابل محاسبه نیست. همچنین در سال ۱۳۷۵ نیز این ضریب با علامت منفی نشان داده شده است که بی معنی است ولی با این وجود در گزارشات آماری بیمه مرکزی ایران درج گردیده است. بطور کلی ضریب خسارت در طی دوره مورد بررسی از ۷۷ درصد تجاوز نکرده است که بیانگر سود دهی نسبتاً مناسب این رشته بیمه‌ای است.

ضریب خسارت رشته بیمه مهندسی طی سالهای ۲۳ الی ۱۳۸۳											
سال	۱۳۷۳	۱۳۷۴	۱۳۷۵	۱۳۷۶	۱۳۷۷	۱۳۷۸	۱۳۷۹	۱۳۸۰	۱۳۸۱	۱۳۸۲	۱۳۸۳
ضریب خسارت	۶۹/۴	۴۶/۷۸	-۹/۹	۲۴/۵۶	۳۸/۸۸	۳۰/۹۶	۳۶/۸۵	۱۵/۶۴	۷۶/۱۸	***	۴۲/۶

جدول (۲-۱): منبع گزارش آماری بیمه مرکزی ایران

نمودار ۲- ضریب خسارت بیمه مهندسی طی سالهای ۷۳ الی ۸۳



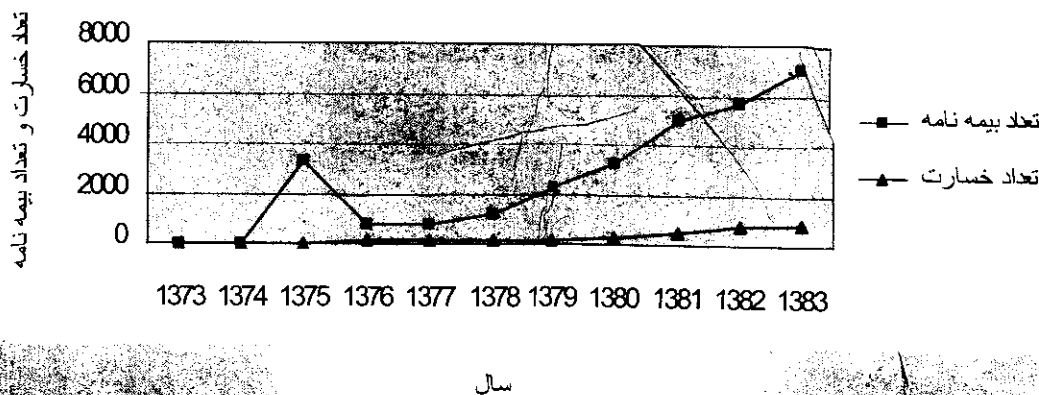
۳- تعداد خسارت

در جدول و نمودار (۳) تعداد خسارت و تعداد بیمه‌نامه در رشته بیمه مهندسی ارائه شده است که با توجه به آمار ارائه شده بیشترین تعداد خسارت مربوط به سال ۱۳۸۲ و بالغ بر ۷۵۶ فقره خسارت می‌باشد. بررسی تعداد خسارت و تعداد بیمه‌نامه نیز بیانگر آنست که هر دو متغیر از رشد مستمر برخوردار بوده‌اند ولی رشد تعداد بیمه‌نامه‌ها نسبت به تعداد خسارت سریعتر بوده است که این روند از سال ۱۳۷۹ سرعت بیشتری نیز گرفته است.

تعداد بیمه‌نامه و تعداد خسارت در رشته بیمه مهندسی طی سالهای ۱۳۷۳ الی ۱۳۸۳											
سال	۱۳۷۳	۱۳۷۴	۱۳۷۵	۱۳۷۶	۱۳۷۷	۱۳۷۸	۱۳۷۹	۱۳۸۰	۱۳۸۱	۱۳۸۲	۱۳۸۳
تعداد بیمه‌نامه	***	***	۳۲۷۰	۷۳۷	۷۵۳	۱۱۶۶	۲۲۲۳	۳۲۶۱	۴۹۵۷	۵۷۱۴	۷۰۴۵
تعداد خسارت	***	***	***	۱۱۵	۱۴۴	۱۱۹	۱۷۴	۳۰۳	۴۰۶	۷۵۶	۸۱۹

جدول (۳) منبع: گزارش آماری بیمه مرکزی ایران

نمودار ۳- تعداد بیمه‌نامه و خسارت در بیمه مهندسی طی سالهای ۷۳ الی ۸۳



۴- سهم حق بیمه مهندسی از حق بیمه کل بازار

در جدول شماره (۴) نسبت حق بیمه دریافتی رشته مهندسی به حق بیمه کل بازار و همچنین سهم خسارت پرداختی در این رشته از کل خسارت بازار بیمه بصورت درصد نشان داده شده است. همچنان که ملاحظه می شود سهم بیمه های مهندسی از حق بیمه های دریافتی کل بازار از رشد برخوردار بوده و در سال ۸۱ به حداکثر مقدار خود یعنی ۳/۶ درصد رسید اما پس از آن مجددا کاهش یافته و به رقم ۲/۶۱ درصد در سال ۸۳ رسیده است این در حالی است که سهم خسارت پرداختی بیمه های مهندسی از کل خسارت پرداختی صنعت بیمه کاهش یافته و از ۲/۱ درصد در سال ۷۳ به ۴۹/۰ درصد در سال ۸۳ رسیده است.

سهم حق بیمه دریافتی و سهم خسارت پرداختی بیمه مهندسی از بازار بیمه											
سال	۱۳۷۳	۱۳۷۴	۱۳۷۵	۱۳۷۶	۱۳۷۷	۱۳۷۸	۱۳۷۹	۱۳۸۰	۱۳۸۱	۱۳۸۲	۱۳۸۳
سهم حق بیمه دریافتی از بازار	۱/۷	۲/۳	۲/۶	۱/۷	۱/۳	۰/۴	۱/۶	۱/۳	۳/۶	۲/۱	۲/۶۱
سهم خسارت پرداختی از بازار	۲/۱	۱	۰/۸۵	۰/۳۴	۰/۶۴	۱/۶	۰/۲۵	۰/۳۲	۰/۴۴	۰/۴۵	۰/۴۹

جدول شماره ۴: منبع گزارش آماری بیمه مرکزی ایران

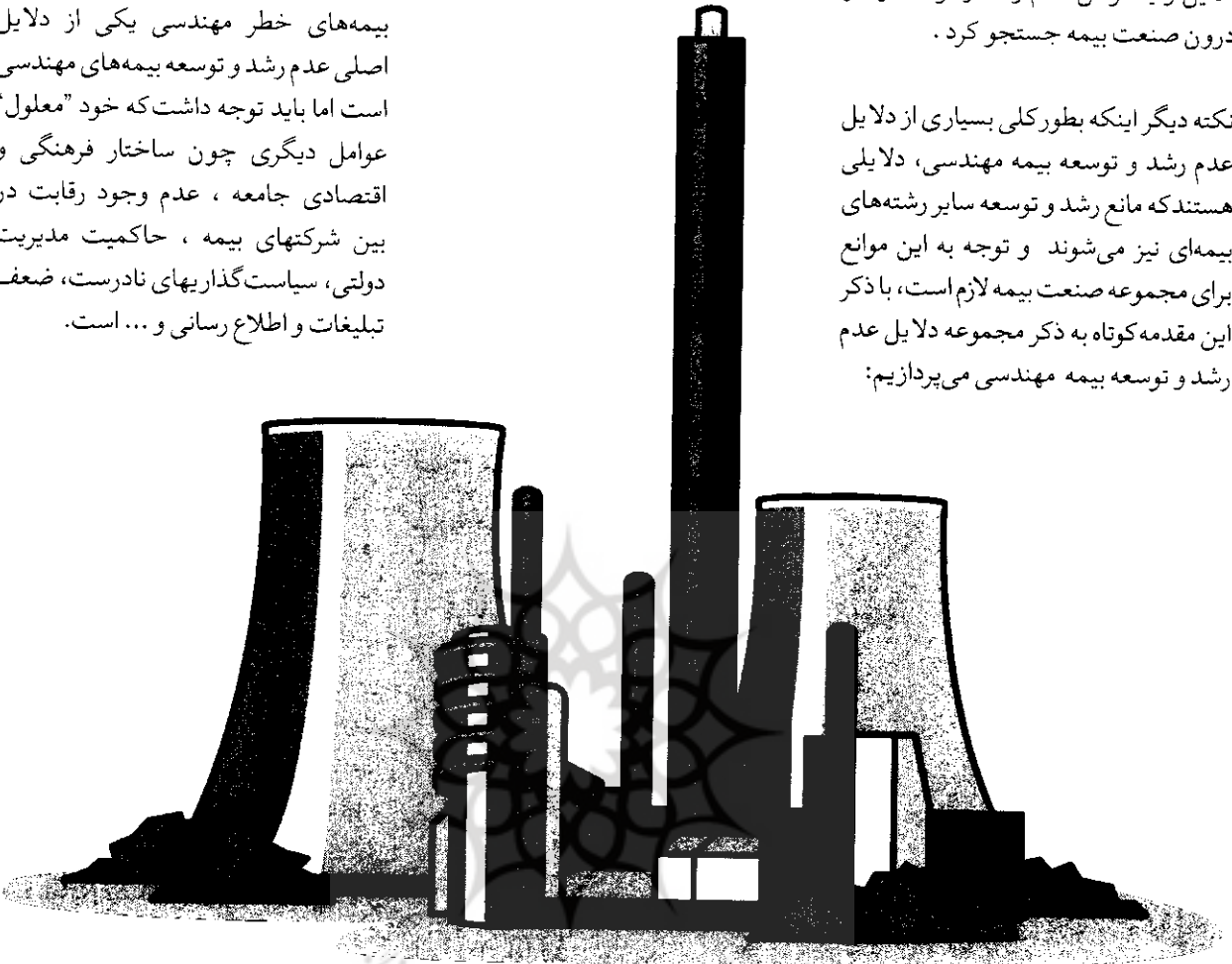
دلایل عدم رشد بیمه های مهندسی

حال با توجه به آنچه پیرامون حق بیمه و خسارت گفته شد و با توجه به بررسی ها و مطالعات صورت گرفته به دلایل عدم رشد بیمه های مهندسی می پردازیم، صنعت بیمه زیر مجموعه ای از مجموعه بزرگتری به نام "جامعه" است لذا رفتی صحبت از رشد و توسعه و یا عدم رشد و توسعه صنعت بیمه بطور عام و یا یک رشته بیمه ای همانند بیمه مهندسی بطور خاص می شود باید به

در برداشت اول از واژه "بیمه" در ذهن افراد تداعی می‌کند "تامین اجتماعی" است. البته اگرچه عدم آگاهی یا شناخت بیمه‌های خطر مهندسی یکی از دلایل اصلی عدم رشد و توسعه بیمه‌های مهندسی است اما باید توجه داشت که خود "معلول" عوامل دیگری چون ساختار فرهنگی و اقتصادی جامعه، عدم وجود رقابت در بین شرکتهای بیمه، حاکمیت مدیریت دولتی، سیاست‌گذارهای نادرست، ضعف تبلیغات و اطلاع‌رسانی و... است.

این موضوع توجه داشت که عوامل برونزای متعددی وجود دارند لذا نمی‌توان همه دلایل و با عوامل عدم رشد و توسعه را در درون صنعت بیمه جستجو کرد.

نکته دیگر اینکه بطور کلی بسیاری از دلایل عدم رشد و توسعه بیمه مهندسی، دلایلی هستند که مانع رشد و توسعه سایر رشته‌های بیمه‌ای نیز می‌شوند و توجه به این موانع برای مجموعه صنعت بیمه لازم است، با ذکر این مقدمه کوتاه به ذکر مجموعه دلایل عدم رشد و توسعه بیمه مهندسی می‌پردازیم:



پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی

پرتال ملی بیمه انسانی

۲- ضعف در بازارها و فروش بیمه‌های مهندسی (تاجیک ۷۷، کاظم ملکوتی ۷۷، اکرامی ۸۱)،

الف - موانع عمومی

۱- عدم آگاهی جامعه از بیمه‌های تمام خطر مقطعه کاری (تاجیک ۷۷، کاظم ملکوتی ۷۷، اکرامی ۸۱ گلشنی ۷۸)

از جمله دلایل عدم توسعه بیمه‌های مهندسی در کشور ضعف در بررسی بازار بیمه و عدم شناخت صحیح بازار توسط شرکتهای بیمه است. بررسی علمی بازار و شناخت نیازهای مصرف‌کنندگان (بیمانکاران و مقاطعه‌کاران) به منظور طراحی محصول متناسب با خواست بازار ضروری است که به فراموشی سپرده شده است. علاوه بر این موضوع چرخه فروش نیز دارای مسایل و مشکلات متعددی است که کار فروش بیمه‌نامه‌های مهندسی را با دشواری روبرو

با توجه به مطالعات و بررسیهای صورت گرفته میزان آگاهی عموم افراد جامعه و بویژه بیمانکاران و مقاطعه‌کاران از بیمه‌های مهندسی بسیار کم است. واقعیت این است که علی‌رغم گذشت مدت نسبتاً طولانی از آغاز فعالیت بیمه در کشور شناخت جامعه نسبت به انواع بیمه‌ها و فعالیت و خدماتی که سازمانهای بیمه‌گر انجام می‌دهند بسیار اندک است و هنوز آنچه

می‌سازد. برای مثال آموزش پرسنل فروش، قوانین نارسا، سیاست‌گذاریهای فروش نادرست، تبلیغات غیر حرفه‌ای و... عوامل متعددی هستند که سبب ضعف مدیریت بازاریابی و فروش بیمه‌نامه‌های مهندسی می‌شوند.

۳- ضعف قوانین و مقررات

اولین قانون اداره امور شرکتهای بیمه در ۷ اردیبهشت ماه سال ۱۳۱۶ تصویب شد و پس از آن نیز تبصره‌ها و متمم‌های متعددی به قانون اضافه شده است اما پس از سپری شدن مدت زمان طولانی و تغییر شرایط، روشن و بدیهی است که قوانین و مقررات بیمه نیاز به اصلاح و تغییرات اساسی دارد. از آنجاکه بیمه مهندسی نوعی قرارداد نسبتاً پیچیده است لذا کلیه مفاد قرارداد و وظایف و تعهدات طرفین متأثر از وجود قوانین شفاف و روشن است. در غیر این صورت به علت امکان تعبیر و تفسیرهای مختلف اختلاف میان بیمه‌گر و بیمه‌گذار ایجاد شده و به راحتی قابل حل نخواهد بود ضمن اینکه وجود قوانین مشخص در زمینه مسئولیت و وظایف پیمانکاران و مقاطعه‌کاران نیز در رشد و گسترش بیمه‌های مهندسی موثر است.

۴- حاکمیت دولت بر صنعت بیمه (کاظم ملکوتی ۷۷، تاجیک ۷۷)

پس از پیروزی انقلاب با عنایت به اصل ۴۴ قانون اساسی که انحصار فعالیت بیمه‌ای را در اختیار دولت قرار می‌دهد شرکتهای بیمه به صورت دولتی درآمد و اداره می‌شوند البته اخیراً با تلاش دست اندرکاران صنعت بیمه بالاخره اجازه فعالیت به شرکتهای بیمه خصوصی داده شده است اما در هر حال سیطره طولانی مدت دولت بر صنعت بیمه به سرعت قابل رفع نیست و پیامدهای آن تا مدت‌ها گریبانگیر صنعت بیمه خواهد بود. هر چند بیمه‌های خصوصی اجازه فعالیت

یافته‌اند اما بدون تردید رشد و گسترش بیمه‌های مهندسی به میزان زیادی به گسترش فعالیت‌های اقتصادی و بازرگانی بستگی دارد و با توجه به حاکمیت دولت بر کل اقتصاد کشور و دولتی بودن اغلب پروژه‌های عمرانی و پیمانکاری لذا نمی‌توان انتظار تغییر و تحول اساسی را در بیمه‌های مهندسی در کوتاه مدت داشت. با این همه انتظار می‌رود که با آغاز فعالیت بیمه‌گران خصوصی، بتدریج زمینه رقابت سالم و گسترش صنعت بیمه و از جمله بیمه‌های مهندسی ایجاد شود.

ب- موانع خاص مربوط به بیمه مهندسی

۱- توانائی فنی ارزیابی ریسک

در بازار بیمه کشور ما اغلب صدور بیمه‌نامه در بیمه‌های آتش سوزی، باربری، اتومبیل و... به صورت تعرفه می‌باشد یعنی بیمه‌گران برای تعیین حق بیمه باید از نرخ حق بیمه مصوب شورای عالی بیمه تبعیت نمایند اما در بیمه‌های مهندسی تعرفه وجود ندارد لذا برای تعیین و ارائه نرخ بر اساس تجارب کارشناسان بیمه و شرایط خاصی که هر پروژه دارد ارزیابی ریسک صورت می‌گیرد که نیاز به اخذ مجوز لازم از سوی بیمه مرکزی دارد. فقدان نیروی انسانی تخصصی و حرفه‌ای، سخت افزارهای لازم و زمان بر بودن مشکلاتی را در صدور بیمه‌نامه که از حیاتی‌ترین فعالیت‌های یک بیمه‌گر است، ایجاد کرده است. علاوه بر این موضوع نبود تعرفه در ساختار بازار بیمه کشور به علت ماهیت خاص آن سبب شکل‌گیری رقابت ناسالم بین شرکتهای بیمه می‌شود که خود داستانی جداگانه دارد.

۲- نیاز به کارشناس فنی زبده (کاظم ملکوتی ۷۷، تاجیک ۷۷)

از جمله مشکلات دیگری که در بیمه‌های

اولین قانون

اداره امور

شرکتهای بیمه

در ۷ اردیبهشت

ماه سال ۱۳۱۶

تصویب شد

دلایل عدم توسعه بیمه‌های مهندسی را بر شمردیم.

در مجموع بررسی‌ها نشان می‌دهد که عدم آگاهی بیمه‌گذاران از بیمه‌های مهندسی و مزایای آن، ضعف در قوانین و مقررات، ضعف در اجرای قوانین، کمبود پرسنل متخصص و حرفه‌ای، ارزیابی ریسک و ارائه خدمات بیمه مهندسی در انحصار دولت از جمله مهمترین عواملی هستند که سبب عدم توسعه بیمه مهندسی در کشور شده‌اند و برای دستیابی به جایگاه مطلوب باید هر یک از این موانع با اقدامات مناسب از سوی مقامات مسئول بر طرف شوند.

فهرست منابع

- ۱- آیت کریمی، کلیات بیمه، ۱۳۸۳ بیمه مرکزی ایران. ص ۱۲۹-۱۲۸
- ۲- ویلفرد اسکاتیل، کنون ری "مقدمه‌ای بر بیمه مهندسی" ترجمه مصطفی نوری ۱۳۷۷، بیمه مرکزی ایران. ص ۲۱-۲۰
- ۳- دری محمد مخمی، روزنامه اطلاعات، اردیبهشت ۷۸ شماره ۲۱۶۲۵
- ۵- سید کاظم ملکوتی شیجانی، "بررسی موانع عمده رشد و توسعه مطلوب بیمه‌های تمام خطر مهندسی در ایران. پایان‌نامه کارشناسی ارشد، پژوهشکده بیمه سال ۷۷
- ۶- نصف ... پناهی شمس آباد، "بررسی علل عدم رشد و توسعه بیمه‌های مهندسی در ایران از دیدگاه کارشناسان بیمه" پایان نامه کارشناسی ارشد، پژوهشکده بیمه، سال ۷۷
- ۷- حمید تاجیک، "عوامل مؤثر بر عدم رشد و توسعه بیمه تمام خطر مقایسه‌کاری با تاکید بر ماده ۲۱ شرایط عمومی پیمان" پایان نامه کارشناسی ارشد، پژوهشکده بیمه، ۱۳۸۱
- ۸- مقدمه‌ای بر بیمه‌های مهندسی، ترجمه آقای مصطفی نوری، ج اول ۱۳۷۷، انتشارات بیمه مرکزی ایران

است و تادستیابی به خدمات فنی باکیفیت بالا راه درازی در پیش رو است.

۴- ماده ۲۱ شرایط عمومی پیمان

بر اساس ماده ۲۱ شرایط عمومی پیمان کلیه پیمانکاران موظف هستند تا کارهای مورد پیمان را تحت پوشش بیمه تمام خطر مقاطعه‌کاری قرار دهند اگر چه بر طبق ماده ۲۱ شرایط عمومی پیمان سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور، به بیمه نمودن طرح‌های عمرانی تکلیف شده است اما در موارد عدیده‌ای به دلیل مشکلات مالی یا دلایل دیگر از بیمه نمودن این قبیل پروژه‌ها خودداری می‌شود.

عدم اطلاع مجریان طرح‌های عمرانی از مدیریت ریسک و عدم توجه به مقررات و قانون توسط صاحبکار و پیمانکار، حذف بیمه به منظور کاهش هزینه پروژه و صرفه‌جویی موجب شده است که سرمایه‌های ملی در معرض ریسک به حال خودرها شوند. (دری محمد مخمی ۱۳۷۸)

نتیجه‌گیری

در این مقاله ضمن نگاهی گذرا به بیمه‌های مهندسی و انواع آن، عناصر اساسی قرارداد بیمه مهندسی را با دقت بیشتری تشریح کردیم. قرارداد بیمه مهندسی قراردادی نسبتاً پیچیده و مفصل است که درک آن از سوی بیمه‌گذاران و بیمه‌گران به اطلاعات تخصصی و حرفه‌ای نیازمند است.

وضعیت بیمه‌های مهندسی از نظر حق بیمه و خسارت در طی ده سال گذشته بررسی و به منظور درک جایگاه بیمه‌های مهندسی در مجموعه صنعت بیمه، نسبت حق بیمه دریافتی و خسارت پرداختی در این رشته در مقایسه با سایر رشته‌های بیمه‌ای مورد بررسی قرار گرفت. در پایان نیز با توجه به مطالعات و تحقیقات انجام گرفته

مهندسی، شرکت‌های بیمه با آن مواجه هستند فقدان کارشناسان متخصص و زبده به تعداد کافی است. کارشناسانی که در بیمه‌های مهندسی آموزش‌های تخصصی دیده باشند بسیار اندک هستند و اغلب کارکنان بر اساس تجربه و سابقه‌کاری در این زمینه دارای اطلاعات هستند. این در حالی است که بیمه‌های مهندسی از رشته‌های بیمه‌ای بسیار پیچیده و تخصصی است و کلیه مراحل عملیات بیمه‌ای آن از ارزیابی ریسک و بررسی پیشنهاد بیمه تا پرداخت خسارت و انجام تعهدات بیمه‌گر به کارهای تخصصی جداگانه‌ای نیاز دارد ضمن اینکه این فعالیت‌های تخصصی در صنایع مختلفی چون سیمان، پتروشیمی، نیرو و ... تخصص‌های خاص مربوط به آن صنعت را نیز می‌طلبد لذا در چنین شرایطی برای رشد و گسترش بیمه‌های مهندسی باید نیروی انسانی لازم و آموزش دیده فراهم شود.

۳- کیفیت خدمات شرکت‌های بیمه

از جمله دلایل عدم توسعه بیمه‌های مهندسی کیفیت خدمات شرکت‌های بیمه در این زمینه است. عدم پرداخت به موقع و مناسب خسارت از جمله این موارد است. به منظور پرداخت مناسب خسارت، شرکت بیمه باید دارای ساختار مناسبی باشد و بر اساس مشتری محوری سازماندهی شده باشد. از آنجا که بیمه‌نامه‌های مهندسی پیچیده‌ترین انواع بیمه‌نامه‌ها هستند ارزیابی خسارت در بیمه‌های مهندسی به دانش تخصصی، جلسات کارشناسی و بررسی‌های متعددی نیاز دارد لذا باید سازمان‌های مستقل در این زمینه وجود داشته باشند که کار ارزیابی و اعلام میزان خسارت را با توجه به شرایط بیمه‌نامه انجام دهند. وجود این سازمان‌های تخصصی اعتماد بیمه‌گذاران را به صنعت بیمه افزایش می‌دهد. هر چند اخیراً اجازه فعالیت به این موسسات داده شده است. اما واقعیت این است که این تعداد بسیار اندک